Deutscher Bundestag **Drucksache 19/6845**

19. Wahlperiode 04.01.2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Markus Tressel, Daniela Wagner, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zuverlässigkeit und Klimaschutz bei der Flugsicherung

Das zurückliegende Jahr war für viele Flugreisende von Verspätungen und Flugausfällen geprägt. Die Ursache für das Ausmaß der Verzögerungen im Flugbetrieb sind nach Auffassung der Fragesteller vielfältig: Die immer weiter zunehmende Zahl der Flugbewegungen, aber auch Fehlplanungen auf Seiten der Airlines, extreme Wetterlagen, Streiks und andere Ereignisse im europäischen Ausland hatten daran ebenso einen Anteil wie die angespannte Personalsituation bei der Deutschen Flugsicherung.

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH ist als beliehenes Unternehmen Teil der Luftverkehrsverwaltung des Bundes (Artikel 87d GG). Sie befindet sich im ausschließlichen Eigentum der Bundesrepublik Deutschland, die durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vertreten wird. Die DFS ging 1993 aus der Bundesanstalt für Flugsicherung hervor.

Auf europäischer Ebene werden die Rahmenbedingungen der Flugsicherung durch den der FABEC-Leistungsplan (Functional Airspace Block Europe Central), der sich gegenwärtig in der zweiten Regulierungsperiode (2015-2019) befindet, festgeschrieben. In diesem Leistungsplan werden Zielvorgaben für Sicherheit, Kapazität, Umweltbilanz und Kosteneffizienz der Flugsicherung in der EU definiert.

Am 5. Oktober 2018 fand in Hamburg das „hochrangige Treffen zum Flugverkehr“ mit Vertreter der Bundesregierung, der Landesregierungen und der Luftverkehrswirtschaft statt. Im Rahmen dieses Treffen wurde eine Reihe von Maßnahmen vereinbart, um die Abläufe im Luftverkehr zu verbessern und Verspätungen und Ausfälle zu reduzieren. Im Rahmen dieses Treffens wurden einige Maßnahmen vereinbart, welche die deutsche Flugsicherung betreffen, darunter eine Verlagerung von Flügen in den unteren Luftraum, eine verstärkte Ausbildung von Fluglotsen sowie die Entlastung der Fluglotsen von Sonderaufgaben. (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LF/gemeinsame-erklaerung.html)

Das Flugzeug ist mit Abstand das klimaschädlichste Verkehrsmittel (Umweltbundesamt, Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel, 13. März 2018). Angesichts des überproportionalen Wachstums des Luftverkehrs und der negativen Auswirkungen des Fliegens auf das Klima stellt sich die Frage, ob diese Maßnahmen alle Möglichkeiten zu einer Verbesserung der Klimabilanz ausschöpfen. Im Luftverkehr, wo alternative Antriebe langfristig und alternative Treibstoffe mittelfristig nicht zur Verfügung stehen, sind klimaoptimierte Flugverfahren und Flugprofile ein Gebot der Stunde (Umweltbundesamt, Klimaschutzbeitrag des Verkehrs bis 2050, 2016, S. 36).

Wir fragen die Bundesregierung:

Verlagerung von Flügen in den unteren Luftraum

1. Auf welcher Höhe endet der untere Luftraum, und auf welcher Höhe beginnt der obere Luftraum?
2. Hat sich an der Definition des unteren und des oberen Luftraums in jüngster Zeit oder in den zurückliegenden Jahren etwas geändert, wenn ja, was?
3. Wie viele Flüge über deutschem Hoheitsgebiet finden derzeit täglich jeweils im unteren und oberen Luftraum statt?
4. Seit wann werden zur Entlastung des oberen Luftraums regelmäßig Flüge in den unteren Luftraum verlagert?
5. Wann endet der Übergangszeitraum, in dem die auf dem Luftfahrtgipfel am 5. Oktober vereinbarte Verlagerung von Flügen in den unteren Luftraum praktiziert wird?
6. Wie vielen Flügen wird derzeit der Einflug in den oberen Luftraum aufgrund von Flugsicherungsrestriktionen nicht gestattet und wie hat sich die Zahl der Verweigerungen in den vergangenen 10 Jahren entwickelt?
7. Welche Arten von Flügen (z. B. Inlandsflüge) werden vorrangig in den unteren Luftraum verlagert?
8. Wie wirkt sich die Verlagerung von Flügen in den unteren Luftraum auf die Verspätungssituation aus?

   Kommt es dadurch zu einem Rückgang der Verspätungen und um wieviel Prozent oder um welche Zeitspannen haben Verspätungen gegebenenfalls zu- oder abgenommen?
9. Wie hoch sind der Mehrverbrauch von Kerosin und der zusätzliche CO_2-Ausstoß bei Flügen im unteren Luftraum im Vergleich zu Flügen im oberen Luftraum nach Kenntnis der Bundesregierung?
10. Ab welcher Distanz wird nach Kenntnis der Bundesregierung von den Fluggesellschaften ein Flug im oberen Luftraum angestrebt?
11. Zu welchen Mehrkosten führen Flüge im unteren Luftraum gegenüber Flügen im oberen Luftraumtraum für die Fluggesellschaften nach Kenntnis der Bundesregierung?
12. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass die Flugsicherung in den vergangenen drei Jahrzehnten zunehmend frühzeitige Sinkflüge aus dem oberen Luftraum gefordert hat, und führt dies ebenfalls zu Kerosin-Mehrverbrauch?

    Falls ja, wie hoch ist der Mehrverbrauch?
13. Spielen nach Kenntnis der Bundesregierung bei den genannten Entscheidungen über Flughöhen neben wirtschaftlichen Gesichtspunkten und der Bemühung um maximalem Durchsatz auch Klimabelange eine Rolle?
14. Wie groß ist die Treibhauswirkung der Nicht-CO-Emissionen des Luftverkehrs nach Kenntnis der Bundesregierung und ab welcher Flughöhe sind diese Nicht-CO_2-Emissionen nach Kenntnis der Bundesregierung klimawirksam?
15. Lässt sich nach Kenntnis der Bundesregierung wissenschaftlich beschreiben, in welchem Maß die sekundären Klimaeffekte mit steigender Flughöhe zunehmen?

    Falls ja, wie gestaltet sich diese Zunahme?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

16. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung aus Klimagesichtspunkten optimale Flughöhen?
17. Vertritt die Bundesregierung die Auffassung, dass es angesichts der drastischen Klimaveränderungen, des überdurchschnittlichen Luftverkehrswachstums und dessen negativer Klimabilanz, höchste Zeit ist, die Priorität bei der Flugprofilgestaltung auf Klimaschutz und nicht auf maximalen Durchsatz zu legen?
18. Welche Zielvorgaben zum Klimaschutz enthalten die FABEC-Leistungspläne der zweiten und dritten Regulierungsperiode, auf welche Weise werden diese umgesetzt und wie weit ist die Umsetzung gediehen?
19. Verfolgt die DFS darüber hinausgehende Klimastrategien?

    Falls ja, welche sind dies, welche Ziele werden angestrebt und wie weit ist die Umsetzung gediehen?
20. Wie unterscheiden sich die auf dem Luftfahrtgipfel am 5. Oktober vereinbarten Maßnahmen „Flüge grundsätzlich stärker auf der im übermittelten Flugplan angemeldeten Strecke“ zu führen und den „Verkehr zukünftig stärker gebündelt und damit standardisiert“ zu leiten, von der gegenwärtigen Praxis der DFS und welche Klimawirkung haben diese Maßnahmen?

Verspätungen

21. Wie viele Verspätungsminuten sind in den Jahren 2017 und 2018 jeweils in den einzelnen Kontrollzentralen der DFS (Karlsruhe, Bremen, Langen München) angefallen und wie viele Verspätungsminuten werden dort für nächstes Jahr jeweils erwartet?
22. Welchen Anteil hatten im Zuständigkeitsbereich der Deutschen Flugsicherung aufgetretene Verspätungen an allen in Deutschland in den Jahren 2017 und 2018 jeweils aufgetretenen Flugverspätungen?

Personalsituation

23. Wie viele Planstellen für Fluglotsen sind in den einzelnen Kontrollzentralen der DFS derzeit vorgesehen und wie viele Planstellen sind derzeit besetzt?
24. Ist für die nächsten Jahre ein Stellenaufwuchs geplant?

    Wenn ja, wie viele Planstellen sollen bis wann an welchen Standorten geschaffen werden?

    Wenn nein, warum nicht?
25. Wie viele Fluglotsen erreichen bis 2024 (Ende der Regulierungsperiode 3) die Altersgrenze von 55 Jahren in denen normalerweise die Übergangsversorgung beginnt (bitte nach einzelnen Kontrollzentralen der DFS aufschlüsseln)?
26. Wie viele Fluglotsen werden gegenwärtig aufgrund von freiwilligen Vereinbarungen über die reguläre Altersgrenze von 55 Jahren hinaus weiterbeschäftigt?
27. Wie viele neue, fertig ausgebildete und lizensierte Lotsen erwarten die einzelnen Kontrollzentralen der DFS bis 2024 jährlich?
28. Wie viele Fluglotsen fehlen derzeit bei der Deutschen Flugsicherung (DFS) um sowohl den Luftverkehr ohne große Verspätung abarbeiten, als auch Sonderaufgaben (Projekte und Ausbildung) innerhalb der Regelarbeitszeit begleiten zu können?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

29. Wie viele Überstunden wurden von Fluglotsen der DFS in den Jahren 2017 und 2018 jeweils geleistet?

30. Sind zwischen der DFS und den Beschäftigten bereits Vereinbarungen über freiwillige Überstundenregelungen getroffen worden und wenn ja, welche zusätzlichen Kapazitäten wurden dadurch geschaffen?

Ausbildungssituation

31. Wie haben sich die Ausbildungszahlen für Fluglotsen bei der DFS seit dem Jahr 2012 entwickelt und welche Gründe liegen ggfs. für einen Rückgang der Ausbildungszahlen vor?

32. Wie viele Ausbildungsplätze für Fluglotsen stehen derzeit an der Flugsicherungsakademie zur Verfügung?

33. Ist in den kommenden Jahren ein Aufwuchs bei den Ausbildungsplätze für Fluglotsen an der Flugsicherungsakademie geplant und wodurch wird dieser ggfs. begrenzt?

34. Wie lange dauert die Ausbildung bis zum fertig ausgebildeten und lizensierten Lotsen gegenwärtig im Durchschnitt?

35. Wie viele Fluglotsen sind derzeit an der Flugsicherungsakademie und bei den einzelnen Kontrollstellen in Ausbildung (bitte nach aufschlüsseln nach Ausbildungsjahr)?

36. Wie viele Bewerbungen benötigt die DFS im Jahr um alle zu Verfügung stehen Ausbildungsplätze zu besetzen?

37. Welcher Anteil eines durchschnittlichen Ausbildungsjahrgangs beendet die Ausbildung ohne Abschluss?

Weitere Projekte

38. Welche technischen Projekte, wie zum Beispiel die Einführung neuer und effizienterer Flugsicherungssysteme verfolgt die DFS derzeit?

    Wie wirkt sich die aktuelle Personalsituation auf die Umsetzung dieser Projekte aus?

39. Welche Voraussetzungen sind nach Ansicht der Bundesregierung nötig, um einen flexibleren, sektorübergreifenden Einsatz von Fluglotsen zu ermöglichen und bis wann sollen die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen werden?

40. Von welchen Sonderaufgaben sollen Fluglotsen entlastet werden und bis wann sollen diese Entlastungen umgesetzt werden?

    Welche Auswirkungen haben diese Entlastungen ggfs. auf den Ausbildungsbetrieb und die Umsetzung technischer Projekte?

Gebühren und Zuschüsse

41. Wie haben sich die Gebühren für die Flugsicherung seit 2014 in Deutschland und Europa entwickelt und welche Auswirkungen hatte diese Entwicklung auf die Einnahmesituation der DFS?

42. Wie werden sich die Gebühren für die Flugsicherung in Deutschland und Europa mit Inkrafttreten der dritten Regulierungsperiode der FABEC entwickeln und welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung auf die Einnahmesituation der DFS?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

43. In welcher Höhe hat die DFS seit 2012 Zuschüsse aus dem Bundeshaushalt erhalten und in welcher Höhe soll die DFS in den kommenden Jahren Zuschüsse aus dem Bundeshaushalt erhalten?

    Welchen Anteil haben Zuschüsse des Bundes am Gesamt-Haushalt der DFS (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

44. Aus welchen Gründen wurden die Zuschüsse aus dem Bundeshaushalt gewährt?

45. Begünstigen die Zuschüsse aus dem Bundeshaushalt nach Auffassung der Bundesregierung indirekt die Fluggesellschaften und kommt es an dieser Stelle zu Wettbewerbsvorteilen gegenüber anderen Verkehrsträgern?

Berlin, den 11. Dezember 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333